14.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa geral dos Accionistas de 15 de Julho de 1862.

Srs. Accionistas

Na forma dos estatutos vem a directoria communicar-vos as occorrencias do semestre.

MUDANÇA DE PESSOAL

Demittindo-se do seu cargo o Sr. Director João Baptista Vianna Drummond, a Directoria nomeou para interinamente substituil-o o Sr. Antonio Martins Lage. Compete-vos o provimento definitivo da vaga.

CONTABILIDADE CENTRAL

Do capital realisado, em acções e pelo emprestimo de Londres existia em ser a 31 de dezembro passado a quantia de Rs. 5.504:348$083.

Empregarão-se no decurso do semestre:

Em obras novas necessarias ao trafego da 1.ª secção, e em material	233:026$752	
Na construcção da 2.ª secção	1.494:543$790	
Na direcção technica e revisão da 3.ª secção	50:832$630	
		1.778:403$172
Saldo em 39 de julho de 1862		Rrs. 3.725:944$911

que junto a Rs. 4.200:000$000 a haver dos Accionistas deve ser suficiente para concluir-se a 2.ª secção e a parte da 3.ª que se acha em via de execução.

O balanço appenso em numero 1 fornece quaesquer esclarecimentos que se desejem.

ESTRADA DE FERRO

Primeira secção. — O relatorio do Delegado da Directoria (appenso numero 2) contém todos os esclarecimentos do costume sobre o trafego da nossa linha.

O rendimento total da companhia, foi de	Rs.	816:667$049
A despeza	Rs.	430:287$958
Saldo creditado ao thesouro	Rs.	386:379$091

Os resultados do trafego no semestre findo forão muito menos animadores do que no anterior, para o que concorrerão diversas causas, convindo mencionar as principaes.

A renda foi sensivelmente menor, em consequencia da falta do café.

A despeza foi onerada em Janeiro com cerca de 17 contos de concerto de material começados no semestre anterior.

Os estragos feitos pela enchente de março que excedeu a todas as anteriores, chegando a cobrir o soalho da plata-forma da estação de Belém, causárão despezas excepcionaes com as reparações.

Algumas das poucas pontes primitivas, que por terem resistido ao tempo ião sendo conservadas, desabárão ultimamente.

A verba concertos de material rodante avultou consideravelmente, por se terem achado estragados grande numero de carros.

O appenso numero 2 contém pormenores sobre todos estes pontos. E convém accrescentar que a lista dos sacrificios com a primeira Secção não está ainda esgotada: trata-se de substituir as pontes de Caramujos e Belém por outras de pedra e forro, e de examinar o curso do rio Guandu' para saber se com algum trabalho de canalisação que caiba em nossas forças, se evitão as grandes cheias em Belém tão prejudiciaes á estrada de ferro.

O numero de viajantes no semestre foi:

1.ª classe...	28.361
2.ª " ...	56.356
3.ª " ...	66.014
Total......	150.731
No 2.º semestre de 1861........	153.497 ½

A massa transportada foi, em ambas as direcções.

Mercadorias taxadas a pezo...........	1.371.483 @ e 14 ℔	
" " por volume.......	122.068	palmos cubicos
" " por comprimento..	90.509	" lineares.

Ramal da Prainha. — O Governo Imperial decidiu que não fosse construido: pelo que trata a Directoria de alinear as propriedades que havia adquirido para aquelle fim, o que não tem sido facil, em consequencia da escassez de capitaes na praça do Rio de Janeiro.

Segunda Secção. — A parte della, que jaz nas vertentes orientaes da Cordilheira e termina na projectada estação do Rodeio vai-se approximando da conclusão. As obras a céo aberto podem considerar-se acabadas não exigindo nem a metade do tempo que infelizmente ainda é necessaria para terminar os tuneis.

No trabalho destes a perfuração e o revestimento dos que o exigem progrediu neste semestre mais que em todos os anteriores.

A perfuração dos tuneis 1, 2, 3, 9, e 10 em que faltava abrir em 31 de Dezembro a extensão de 732, 5 pés, foi concluida em diversas datas no semestre.
A dos tuneis 4, 5, 6, e 8 fôra terminada anteriormente.
Faltão sómente, abaixo da estação do Rodeio 85 pés de perfuração no tunel n.º 7, e 136 no n.º 11.

Ao mesmo tempo que se abrião as galerias, alargavão-se as já abertas, de sórte que a perfuração concluida está na maior parte da extensão prompta para receber lastro e trilhos, salvo onde é necessario o revestimento.

O desenho appenso em n. 4, em que parte sombreada em cada tunel mostra o serviço feito, e a porção em branco o que falta excavar, dá uma idéa perfeita do estado do serviço.

Removidas as apprehensões relativas aos córtes, aterros, e a abertura dos tuneis ainda a Directoria nutre algumas pelo que toca ao revestimento, bem que tenha este serviço melhorado sensivelmente.

E a este respeito repetir-vos-ha a Directoria as mesmas palavras do relatorio passado: "A Directoria observa e fiscalisa o trabalho; e tendo demonstrado por factos aos Empresarios o seu espirito de rectidão e de equidade, saberá tambem cumprir o seu dever para com os accionistas e o paiz."

O assentamento da superstructura tambem no entender da Directoria já devêra ter começado, estando preparado o leito em algumas milhas. Se daqui vier embaraço á conclusão em tempo, não poderão os Empresarios allegar força maior porque não derão cedo providencias efficazes para a acquisição dos dormentes, e preparação das peças de junta.

Em todo o caso continúa a Directoria a esperar que com alguns mezes mais poderá abrir ao trafego a estação do Rodeio.

O tunel grande prosegue, tendo-se aberto no semestre galerias na extensão de 908½ pés, além de 2.580 anteriormente abertos: a perfuração no semestre anterior fôra de 903 pés, e deve ser maior no presente porque estando completamente reparadas as avarias do poço n. 1, começão de seu fundo mais duas turmas de mineiros.

Verificou-se em Fevereiro o facto previsto no anterior relatorio: encontrão-se os mineiros que marchavão do 3.º poço para a sahida do tunel e os que da boca vinhão para o poço, deixando do lado do Norte quasi 1,800 pés continuos de via subterranea e desses 1.300 pés com dimenseões completas.

Os trabalhos além da Cordilheira até a Barra do Pirahy vão adiantados relativamente, quer as excavações, quer as numerosas e magnificas pontes que communicão a essa parte da linha um caracter especial. Poucos são os pontos em que por excepção está a obra atrasada, e ha ainda possibilidade de ganhar-se o tempo perdido. A Directoria confia que o farão os Emprezarios.

De todas as partes da 2.ª secção a que esta exposição perfunctoriamente allude, achareis noticia circunstanciada no relatorio do Engenheiro em Chefe (appenso n. 3.)

Foi autorisado pelo governo a construcção de uma linha temporaria de asperos declives para antecipar de um a dous annos á conclusão do grande tunel, a circulação dos trens até a margem do Parahyba.

Tem havido quem considere esta obra como um remedio lembrado pela Directoria para corrigir *post factum* o emprego imprudente e inopportuno de capitaes além da Serra. Mas esta apreciação é injusta, porque os estudos da linha temporaria precederão a adjudicação da primeira parte da 2.ª secção e já nesse tempo se tinha previnido a eventualidade de exigir o tunel grande mais tempo do que se orçara: do que vos deu conhecimento a Directoria no relatorio lido a 23 de Janeiro de 1858. O adiantamento das obras além da Serra longe de ser um emprego imprudente de capitaes, é uma prova do grande empenho que tem a Directoria de antecipar quanto possivel ao publico o gozo da estrada de ferro.

Terceira Secção. — Das 59½ milhas annunciadas á concorrencia dos Empresarios no fim do anno antecedente, forão adjudicadas ao Sr. Angelo Thomaz

do Amaral 33 milhas que contém as obras mais pesadas. O restante está ainda por adjudicar, tem sido ouvidos alguns dos proponentes, mas não tendo havido pressa de contratal-as por conterem obras em geral leves.

O trabalho está installado em diversos pontos, mas ainda não se pagou a primeira conta do serviço feito.

Da quarta Secção. — A Directoria nada tem que accrescentar ao que disse no passado relatorio.

Rio de Janeiro 15 de Julho de 1862.

Christiano Benedicto Ottoni, presidente.
Domingos José de Campos Porto, vice-presidente.
Joaquim Marques Baptista de Leão, secretario.
Domingos Theodoro de Azevedo Paiva.
Antonio Martins Lage.

BALANÇO DA COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II EM 30 DE JUNHO DE 1862.

ACTIVO

ACCIONISTAS: Por 60,000 acções emittidas			12,000:000$000	
Por entradas realisadas			7,800:000$000	4:200:000$000
MAUÁ MAC GREGOR & COMP.: Pelos fundos existentes neste Banco			1,069:481$380	
Por 6 apolices depositadas			6:000$000	1:075:481$380
GOVERNO PROVINCIAL: Por juros garantidos neste semestre, de 2 %, do capital realisado por acções			77:358$904	
Por transporte nos trens da Compª			5:912$798	83:271$702
GOVERNO IMPERIAL: Por garantia de juros por pagar até o semestre passado	859:970$048			
Juros vencidos neste semestre	34:116$072	894:086$120		
Pela garantia de juros neste semestre, de 5 % do capital realisado por acções		193:397$260		
Idem idem de 7 % do realisado pelo emprestimo, menos o juro de 7 % do empregado no Ramal dos Macacos		437:715$124		
		1,525:198$504		
Deduzindo o rendimento liquido neste semestre		386:379$091	1,138:819$413	
Pelo emprestimo á Comp. Mucury		347:591$039		
Juros vencidos neste semestre		13:789$365	361:380$404	
Por transportes nos trens da Compª			1:503$954	1,501:703$771
EMPRESTIMO AO THESOURO: Até o semestre passado			4:563:670$885	
Juros vencidos neste semestre			181:046$450	4,744:717$335
EMPRESTIMO Á PROVINCIA: Até o semestre passado			800:000$000	
Tomado neste semestre			300:000$000	
Juros vencidos neste semestre			35:997$260	1,135:997$260
ROBERTS HARVEY & COMP.			280:000$000	
Juros vencidos neste mez			1:715$555	281:715$555
W. H. CLARK				1:534$282
L. HOLLINGRWORTH				3:761$895
FAIRBAIRN & COMP.				138:489$278
KNOWLES & FOSTER				9:978$872
CH. PECHER & FILS				32:054$323
FRETES A COBRAR				3:867$940
CAIXA: Pelo saldo existente				8:721$926
ACÇÕES DA COMP.: Por 970 que representão fundo de reserva				120:683$750
PROPRIOS DA COMP.: Até o semestre passado			1,524:470$801	
Augmento neste semestre			48:360$000	
			1,572:830$801	
Vendas realisadas neste semestre			4:000$000	1,568:830$801
DEPOSITO: Material arrecadado				87:627$587
OFFICINAS: Machinas, ferramentas e material diverso				220:858$862
MATERIAL ENCOMMENDADO				308:928$432
COKE: Por 738 toneladas existentes				21:968$182
MOBILIA				13:498$000
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Até o semestre passado			288:795$195	
Por 54/64 das despezas neste semestre			27:203$283	315:998$478
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Até o semestre passado			535:850$314	
Gratificação do engenheiro em chefe		9:000$000		
Folha dos Engenheiros e auxiliares		15:210$000		
Ferias de trabalhadores, comedorias dos engenheiros, sustento de animaes &c. &c.		26:222$630	50:432$630	586:282$944
CUSTO DA ESTRADA: A saber:				
1ª Secção, até o semestre passado		5:460:398$833		
Deducção do saldo da caução do empresario das cercas J. A. Ferreira de Almeida cedida á Comp pela recisão do seu contracto		31:147$090	5,429:251$743	
2ª Secção, até o semestre passado		5:310:453$284		
Serviço dos empreiteiros R. Harvey & Comp.		807:673$977		
Idem idem C. Leão & Humbird		310:191$260		
Idem Jacob Humbird		253:319$176		
Obras extraordinarias e material		76:806$104		
Indemnisação de terras e bemfeitorias		20:315$000		
		6,778:758$801		
Abatimento no custo do viaducto de Sant'Anna		965$010	6,777:793$791	12,207:045$534
RAMAL DOS MACACOS				56:878$169
ARMAZEM DE SAPOPEMBA				21:000$000
ESTAÇÃO DA CÔRTE				362:075$048
» DO ENGENHO-NOVO				10:834$000
» DE CASCADURA				10:939$000
» MAXAMBOMBA				10:834$000
» QUEIMADOS				11:058$964
» BELEM				50:524$000
» S. FRANCISCO XAVIER				1:955$040
» IMPERIAL				28:624$934
» MACACOS			10:813$416	
Menos parte do custo correspondente ao Ramal			6:488$055	4:325$366
TREM RODANTE: Até o semestre passado			789:696$572	
Custo de carro imperial			20:847$959	810:544$531
CAVALGADURAS				5:565$000
MACHINAS «EDMONSON»: Para bilhetes de passagens				6:351$954
INSTRUMENTO DE EXPLORAÇÃO				6:842$761
UTENCILIOS				11:330$168
DESPEZAS DO EMPRESTIMO				902:222$444
				30 984:923$468

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60,000 acções		12,000:000$000	
Realisado pelo emprestimo de Londres		12,666:666$666	24,666:666$666
EMPRESTIMO DE LONDRES; Pelo emprestimo nominal de £ 1,526,500		13,568:889$110	
Valor real levado á capital		12,666:666$666	902:222$444
PREMIOS DE ACÇÕES			2:507$000
DIFFERENÇA DE CAMBIOS			338:996$837
VALORES DEPOSITADOS			9:478$789
1.º DIVIDENDO: Resto á pagar			657$600
2.º Dito Idem			330$150
3.º Dito Idem			337$050
4.º Dito Idem			461$880
5.º Dito Idem			423$000
6.º Dito Idem			630$880
7.º Dito Idem			182$000
8.º Dito Idem			277$550
9.º Dito Idem			1:779$050
10. Dito Idem			1:028$300
11. Dito Idem			1:460$550
12. Dito Idem			3:344$350
13. Dito Idem			5:946$550
14. Dito A' pagar em julho			273:000$000
EMPRESARIO DO RAMAL: Por metade da renda do ramal neste mez			4:116$136
A. ELLISON JUNIOR. (engenheiro em chefe)			1:567$735
MAUÁ MAC GREGOR & COMP. DE LONDRES			2:687$826
FUNDO DE RESERVA: Empregado em 970 acções		120.683$750	
Por pagar		66:072$965	186:756$715
CREDORES DIVERSOS			31:508$581
PAGAMENTOS EM SUSPENSO			4:867$844
VENDAS EM LEILÃO			99$820
LETRAS Á PAGAR			852$950
CAUÇÃO DOS EMPREITEIROS: Até o semestre passado		870:447$588	
Caução dos Empreiteiros Carneiro Leão e Humbird	50:943$391		
Juros vencidos n'este semestre pela totalidade das cauções	3:054$445	53:997$836	
Caução de Roberts Harvey & Comp	80:767$393		
Deduzindo á pagamentos dos juros vencidos em dezembro proximo passado	3:841$480		
	76:925$913		
Juros vencidos pela totalidade das cauções, neste mez	4:113$946	81:039$859	
Caução de Jacob Humbird		25:331$916	
Idem do empreiteiro do armazem de Sapopemba		4:200$000	
		1,035:017$199	
Deduzindo parte da caução do empreiteiro do armazem de Sapopemba entregue ao mesmo	2:000$000		
Idem idem do empreiteiro das cêrcas J. A. Ferreira de Almeida entregue ao mesmo	2:200$000		
Idem o resto da caução do mesmo, cedida á Comp. pela rescisão do seu contracto	31:147$090	35:347$090	999:670$109
JUROS DO EMPRESTIMO: Até o semestre passado		2,158:471$000	
Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno de £ 1,5'6,500 e 1 % de commissão de pagamento dos mesmos		308:353$000	2,466:824$000
AMORTIZAÇÃO: Até o semestre passado		944:862$328	
Fundos destinados á amortização n'este semestre		131:336$497	1,076:198$825
GANHOS E PERDAS: Saldo por dividir		42$281	42$281
			30,984:923$468

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1862. — *José Torquato de Faria*, guarda-livros, chefe da contabilidade.

APPENSO N. I.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1862

DEBITO.

Custeio da estrada: a saber:		
Trafego e estações	135:133$519	
Reparos e conservação.	125:344$442	
Officinas	80:126$299	
Administração do trafego	22:090$251	
Coke	29:178$832	
	391:873$343	
Deduzindo por obras novas	4:990$437	
		386:882$906
Custeio do ramal	....	8:005$256
Administração central: Por 10/64 das despezas	....	5:037$644
Reclamações: Por extravios e avarias.	....	96$700
Fundo de reserva: Pela quota correspondente a 1/10 % ao anno do capital emittido	12:333$333	
Pelas multas cobradas.	447$500	
Pela renda liquida do Ramal dos Macacos, deduzida a indemnisação da garantia do capital nelle empregado	15:510$246	
		28:291$079
Decimo quarto dividendo: Correspondente a 60.000 acções	....	273:000$000
Juros do emprestimo: Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1.526.500 e 1 % do pagamento dos mesmos, £ 34.689.4.3 a 27 d.	....	308:353$000
Amortização. Pelos fundos destinados a amortizar o emprestimo ...	....	131:336$497
Governo Imperial: Pelo rendimento liquido a deduzir na garantia de juros	....	386:379$091
Saldo por dividir	....	42$281
		1,527:424$454

CREDITO.

Saldo do semestre passado	....	2:286$117
Rendimento da estrada a saber:		
Passagens	200:744$354	
Fretes	255:457$516	
Armazenagem	249$640	
Multas	447$000	
		456:899$010
Rendimento do ramal	....	25:489$875
Renda de predios e terrenos: Liquida........	....	8:877$952
Indemnisações: De reclamações pagas.......	....	328$340
Lucros eventuaes: Producto da venda de objectos inuteis	....	57$000
Juros: Pelo saldo desta conta	....	325:014$872
Governo Provincial: Pela garantia de 2 % do capital realizado por acções	....	77:358$904
Governo Imperial: Idem idem de 5 % dito...	193:397$260	
Idem idem de 7 % do realizado pelo emprestimo	439:689$497	
	633:086$757	
Deduzindo o juro correspondente a 7% ao anno de Rs. 56:878$169 capital empregado no Ramal sem a garantia do Governo	1.974$373	
		631:112$384
		1,527:424$454

Demonstração da conta de ganhos e perdas no semestre de janeiro a junho de 1862.

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1862.

José Torquato de Faria, guarda-livros, chefe da contabilidade.

APPENSO N. 2

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO

NO SEMESTRE DECORRIDO DO 1º DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1862

Lido á mesma Directoria em sessão de 10 de Julho de 1862

Srs. Directores.

Pela terceira vez cabe-me o dever de vir á vossa presença apresentar-vos as contas do semestre findo em 30 de Junho proximo passado, e expor-vos as occurrencias havidas no mesmo periodo.

Encetarei pelo

SERVIÇO DA LINHA

Tem merecido toda a attenção esta parte do serviço mui principalmente no que diz respeito aos meios de esgotos das aguas, conservação dos aterros, e elevação destes em alguns pontos.

As ultimas enchentes de Janeiro e Março, proximo findo, causárão sensiveis estragos em diversas partes da linha, porém, forão elles com toda a actividade reparados, evitou-se tanto quanto humanamente foi possivel, a interrupção do serviço dos trens, sobre tudo os de transporte de passageiros.

Os estragos em obstrucção completa da ponte n. 10, em Nazareth, quéda de um dos encontros da de n. 8 B, que foi carregado pelas aguas, idem de dous ditos da de n. 12, idem de um dito da de n. 26 A, e em ser levada uma grande parte do aterro em 11 pontos diversos da linha, sobretudo entre o Rio de S. Pedro e Belém, e parte da bifurcação do ramal no logar denominado Campo do Machado.

A enchente de Janeiro foi mais sensivel entre S. Christovão e S. Francisco Xavier, na Cachoeira, e perto de Belém, estragando apenas os aterros.

A de março excessivamente forte, foi de tal natureza que as aguas junto á estação de Belém elevárão-se a cêrca de 5 palmos.

Trata-se da reconstrucção de todas as supracitadas pontes, tendo em vista dar-se a algumas maior largura do que a primitiva para facilitar a corrente.

Para a de n. 10 acaba-se de encommendar da Belgica a superstructura de ferro com grades, que será feita na mui acreditada fabrica de J. Cocrill & Comp., a Seraing. Para os rios S. Pedro e Caramujos já devem estar em caminho as mandadas vir de Inglaterra, e aproveita-se actualmente o tempo secco para assentarem-se as fundações.

Procede-se a um estudo detalhado e minucioso dos rios de Sant Anna S. Pedro e Guandú, segundo a proposta do Exm. S. presidente, com o fim de fazer desapparecer, ou quando menos diminuir as innundações nas proximidades de Belém, onde são ellas mais violentas.

Os estragos de que vos acabo de fazer menção concorrem em grande arte para o augmento da despeza no corrente semestre, as quaes com a con-

servação ordinaria, grandes reparações e modificações, construcção e renovação das obras da linha, etc., dividem-se da seguinte fórma:

Conservação ordinaria	60:162$410
Grandes reparos e modificações comprehendendo restos dos trabalhos da curva de Santa Anna	25:246$521
Renovações e construcções novas	25:315$633
	110:724$564

Os serviços de lastro, cercas, substituições de trilhos, de dormentes, e todos os mais relativos á linha, tem sido feitos devidamente; e reconhece-lo-ha quem se der ao trabalho de visitá-la.

SERVIÇO DE TRACÇAO

As despezas feitas nas officinas para os diversos serviços montárão a 85:732$139: comprehendem ellas os seguintes totaes.

Material rodante	80:285$737
Construcções	1:267$367
Obras da linha	3:448$647
Ditas das estações	730$388
	85:732$139

O primeiro algarismo que se refere ao material rodante divide-se do seguinte modo sua applicação: a saber:

Renovação e melhoramento das locomotivas com molduras, e rodas novas	17:754$920	29:072$803
Com outros melhoramentos no machinismo, etc.	11:317$883	
Reconstrucções de wagons		16:538$200
Diversas reparações e conservações		34:674$734
		80:285$737

Concorrem para o augmento desta despeza 17:754$920, em que importa a collocação de novas molduras (bandages) de rodas, das locomotivas, uma parte das quaes já tinha sido collocada no 2º semestre de 1861, e que só neste forão levadas á respectiva conta; substituição de tubos de cadeiras, reconstrucção completa e pintura de 21 wagons de mercadorias 1 dito de 1ª classe, 1 dito de 2ª, 1 de lastro, 3 de animaes, diversos melhoramentos e transformações feitas tanto das locomotivas como nos wagons.

O trem rodante existente é o seguinte:

Wagons de viajantes	1ª classe	11 dos quaes 2 americanos.	
	2ª "	18	
	3ª "	14	
		—	43
Idem para Correio — ordinario		1	
Idem dito americano		1	
		—	2

Idem para serviço de freio..................	6
" " conduzir animaes...................	11
" " mercadorias (fechados)	112
" " " (abertos)...............	13
" " " gado e que pódem ser applicados em transporte de mercadorias........	19
" " " madeiras (apivot).......	14
" " " lastro..................	16
" " " polvora................	1
	237

Ha mais 5 carros de ferro para serviço de lastro, fóra do trabalho.

Além de todo o material rodante á cima citado, existe na estação da côrte um wagon de 6 rodas para passageiros que a Directoria em nome da companhia teve a honra de offerecer a Sua Magestade Imperial para seu uso .

Recebêrão-se ultimamente dos Estados-Unidos 12 wagons para aterros destinados aos trabalhos da 2ª e 3ª secção; acabão elles de ser montados nas officinas da companhia.

Locomotivas. — Possue a companhia 13, das quaes 11 estão em perfeito estado de serviço, 1 carece de novos cilyndros que se estão fabricando na fundição da Ponta d'Arêa, e a de lastro deve estar prompta o mais tardar a 15 do corrente.

Consumo e milhagem. — As locomotivas consumirão durante o semestre 972 52 21 de coke na importancia de 29:178$832, tendo percorrido 92,869 kilometros que corresponde a 24,176 lib: por kilometro.

O deposito de coke não soffreu quebra alguma neste semestre, e acha-se com uma existencia de 738 tons. no valor de 21:968$182. O custo deste combustivel foi durante o semestre de 29$766 por tonelada.

Officinas. — As machinas e ferramentas satisfazem as necessidades actuaes do serviço. Estendeo-se o seu emprego á fabricação de alguns objectos destinados ás obras da linha, que erão anteriormente feitos fóra em outras officinas.

Montou-se o guindaste vindo da Belgica, apropriado para manobras de grande força na linha, bem como o leito nas officinas para suspender ali as locomotivas.

Não se tem podido dar começo á construcção das officinas difinitivas, por causa de outros trabalhos mais urgentes. Os planos achão-se promptos e serão breve submettidos á vossa approvação. Este trabalho poder-se-ha começar dentro em pouco tempo.

Vai-se por todo o corrente mez dar começo a canalisação d'agua para abastecimento das officinas de S. Diogo, os cannos de chumbo para tal obra chegárão ultimamente. Em nada tem soffrido a marcha dos trabalhos das officinas, depois da retirada do seu antigo Chefe. O Sr. L'hoir tem desempenhado satisfactoriamente as funcções de que se acha encarregado guiado pela boa direcção do Sr. capitão Vlemincx.

A escripturação respectiva está em dia.

SERVIÇO DAS ESTAÇÕES

Continúa em dia e em muita boa ordem a escripturação e contabilidade das estações, e o serviço de expediente.

Concluiu-se o novo armazem em Sapopemba em Fevereiro proximo passado, esta obra está solidamente construida, e o edificio tem as proporções em relação ao logar, e ao movimento de mercadorias que nelle se póde dar. Importou em 21:000$000.

Ficou tambem concluido em Fevereiro o calçamento ao redor do armazem de mercadorias na Estação da Côrte. Seu custo total foi de 15:334$400.

Acha-se em construcção o novo armazem para deposito do Coke, falta actualmente assentar o madeiramento para coberta, que está todo prompto.

Logo que este se ache concluido começar-se-ha o que tem de servir para guarda de materiaes, e o telheiro para coberta de carros de viajantes.

SERVIÇO DOS TRENS

Percorrêrão a linha durante o semestre 737 trens, sendo:

De viajantes em serviço ordinario	507
De dito, especiaes	12
De mercadorias	148
De lastro	70
	737

O numero de wagons rebocados foi de 16,904, a saber:

De viajantes	9,919
De mercadorias	5,445
De lastro	1,540
	16,904

Isto é, 2,725 wagons menos que no semestre anterior.

Os totaes geraes dos transportes effectuados, como vereis dos mappas juntos são os seguintes:

Viajantes de 1ª classe	28,361
Viajantes de 2ª "	56,356
Viajantes de 3ª "	66,014
	150,731
tendo sido no semestre anterior	153,497 ½

Differença para menos neste semestre ....2,766 ½; e para mais do que no 1º semestre de 1861 — 24,848

A massa dos transportes de mercadorias taxadas por peso subirão....... ....a 1,371,483 @ e 14 lib.
por medida cubica ....122,068 palmos.
por medida linear ....90,509 "

O transporte de mercadorias diminuio sensivelmente, não só pela deficiencia da safra do café, como pelas consequencias das chuvas desde Janeiro até Março, em que a renda diminuiu consideravelmente.

O trem que viajou entre a Côrte e a Cascadura, estendeu em 15 de Fevereiro passado suas viagens até Sapopemba.

A receita delle proveniente tem augmentado progressivamente.

SERVIÇO TELEGRAPHICO

Acha-se encarregado da direcção deste serviço o Sr. Felippe de Barros e Vasconcellos, que praticou por tres annos como ajudante do chefe da telegraphia, e que pelas suas habilitações a Directoria resolveu incumbir-lhe do referido serviço, assignando um contracto que lhe impõe as condições da conservação dos aparelhos e fios, e direcção do serviço mediante a contribuição annual de Rs. 6:000$000, isto é 1:000$000 menos do que até então se pagava ao outro Chefe.

Existem entre a Côrte e Macacos 1089 postes telegraphicos. Os existentes entre Belém e Macacos são do novo systema, ferro e madeira. Entre Belém e a Côrte 656 dos antigos postes de madeira tem sido substituidos por outros do novo systema. Ha ainda por substituir 325, trabalho este que continúa a fazer-se.

O numero de conmmunicações feitas durante o semestre foi de 14,980 compostas de 87,445 palavras. Differença para menos neste semestre que no anterior 3,638 communicações, ou 13,791 palavras.

Transmittirão-se além disto 58,900 signaes.

Trata-se de organisar o respectivo regulamento interno para o serviço do telegrapho para o publico, mediante contribuição.

Aguardo sómente que venhão approvadas as tabellas que sobre o mesmo serviço a Directoria remetteu ao Governo Imperial annexas ao projecto da reforma da tarifa geral.

CONTADORIA

A contadoria acha-se habilitada para fornecer todos os esclarecimentos que se desejar relativamente ao rendimento do trafego.

As peças de contabilidade das estações, os detalhes relativos á applicação da tarifa etc., são ali verificados minuciosamente dia por dia.

Todos os registos estão devidamente escripturados e em dia.

O respectivo archivo acha-se em boa ordem.

SERVIÇO DA INSPECTORIA

Ao que vos disse em meu ultimo relatorio só tenho a accrescentar que reconhecendo a Directoria os bons serviços que a esta Companhia tem prestado o Sr. Capitão D. Vleminex não exitou em acceder ao seu pedido de reforma de seu contracto, a convir á Directoria por mais tres annos que findaráõ em Novembro de 1865 sob as mesmas condições do contracto primitivo.

No archivo da Secretaria encontrareis o relatorio e tabellas relativas ao trafego, que me forão apresentadas pelo respectivo Chefe. Neste trabalho encontrareis todas as informações precisas relativas á 1ª Secção.

ESTATISTICA DO TRAFEGO

Os appensos A, B, e C que acompanhão este relatorio demonstrão: os dous primeiros o movimento e rendimento, tanto de viajantes como de mercadorias em ambas as direcções.

O movimento de viajantes foi inferior ao semestre passado em 2776 ½ viajantes de todas as classes, e superior ao primeiro semestre de 1861 em 24.848.

O transporte de mercadorias taxadas por pezo diminuio do semestre passado (2° de 1861) 685.503 @ acontecendo outro tanto ao taxado por medida cubica e linear.

O ultimo, balancete da receita e despeza do trafego mostra um saldo a favor da Receita de Rs. 70:016$104 sendo esta de réis 456:899$010 e aquella de Rs. 386:882$906.

A receita foi inferior á do semestre passado Rs. 140:430$624 e a despeza augmentou Rs. 44:998$291.

Concorrêrão para este augmento as seguintes verbas de despeza a saber:

Grande reparação nas machinas de que vos fallei na parte relativa ao serviço de tração	17:754$920
Completa reconstrucção e pintura de 21 carros de mercadorias	10:537$000
Despezas forçadas na linha pelos estragos causados pela grande enchente de Março	10:370$819
Transformação da curva denominada Maluca, entre Engenho Novo e Cascadura	4:998$240
Rs.	43:660$979

RAMAL DOS MACACOS

O movimento de viajantes em ambas as direcções foi o seguinte:

De 1.ª classe	3.343
De 2.ª "	12.291
De 3.ª "	20.003
	35.637

Estes algarismos estão incluidos na estatistica geral e bem assim o movimento de mercadorias que foi o seguinte:

As taxadas por peso	1.028.282 @ e 21 ℔
Por palmos cubicos	36.175
" " liniares	14.778

A renda bruta foi de Rs. 50:979$750 proveniente das seguintes verbas:

Viajantes	10:576$314	
Bagagem	1:410$888	
Animaes e carros	1:068$224	
Mercadorias	37:842$374	
Armazenagem	81$950	
		50:979$750
Da qual deduzindo-se as seguintes parcellas:		
Quota pertencente aos Empresarios	25:489$375	
Custeio durante o semestre	8:005$256	
7 % ao anno do capital empregado no ramal sem garantia do Governo	1:974$373	35:469$504
Renda liquida que passou ao fundo de reserva da companhia		15:510$246

O pessoal empregado ao serviço de todas as repartições cumprem com zelo seus deveres, e nesta occasião me é lisongeiro agradecer-lhes a boa vonta-

de com que se tem prestado aos serviços, de que tem sido incumbidos, e a maneira satisfactoria por que os tem desempenhado.

ACCIDENTES

Infelizmente tenho que registar no presente relatorio dous accidentes, havidos durante este semestre.

Foi o primeiro a 19 de janeiro: Pretendendo o consertador de carros Joaquim Alves Ferreira desengatar, mesmo de cima da plataforma, onde se achava, um carro americano do trem n. 2, por occasião da chegada á estação central, cahio sobre a via, passando-lhe por cima o mesmo carro, em consequencia do que ficou elle gravemente contuso. Recolhido ao Hospital de Santo Antonio ali falleceu dias depois.

Este accidente foi devido unicamente á imprudencia da victima.

Teve lugar o segundo ao anoitecer do dia 24 de junho. Ao passar pela curva denominada da queimada, que se acha entre Cascadura e Sapopemba o trem n. 5, foi por elle tocado o individuo de nome Joaquim José da Costa que imprudentemente caminhava a cavallo pela linha desde perto de Cascadura.

Gravemente ferido, falleceu algumas horas depois na estação de Sapopemba, para onde fôra conduzido.

O trem levava o respectivo pharol acceso e o machinista apitou ao chegar á curva, como de costume.

Pelas minuciosas informações tomadas a respeito, veio-se ao conhecimento de que o accidente foi sómente consequencia da imprudencia da victima, que infringira os regulamentos da companhia.

Concluo agradecendo ao Exm. Sr. Presidente e a meos Illustres collegas as repetidas provas de confiança com que me tem honrado e a coadjuvação que me prestarão sempre afim de poder dar conta da honrosa tarefa que pela terceira vez se dignarão confiar-me, e com quanto não me coubesse no presente semestre apresentar-lhe resultados tão lisongeiros como os dos dous ultimos de 1861, tranquilisa-me a robusta convicção que tenho de que bem sabem apreciar os seus verdadeiros motivos.

Sala das sessões da Directoria, 10 de Julho de 1862. — Joaquim Marques Baptista de Leão. — Director Delegado.

A

Movimento e rendimento dos passageiros no 1.º semestre de 1862

VIAJANTES — DESIGNAÇÃO	CORTE 1.ª Classe	CORTE 2.ª Classe	CORTE 3.ª Classe	CORTE TOTAL	S. CHRISTOVÃO 1.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 2.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 3.ª Classe	S. CHRISTOVÃO TOTAL	S. FRANCISCO XAVIER 1.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 2.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 3.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER TOTAL
MOVIMENTO												
Corte					491	431	119	1.048	835	529	195	1.559
S. Christovão	907	495	174	1.576					6	6	1	13
S. Francisco Xavier	911	621	240	1.772								
Engenho Novo	6,118	6.895	8.648	21.661								
Cascadura	2,275	5.147	4.241	11.663								
Sapopemba	1,027	2.641	2.171	5.839						6	1	7
Maxambomba	729	2.546	2.011	5.286								
Queimados	202	1.224	877	2.303								
Belém	475	1 338	2 516	4.329								
Macacos	1,385	4.465	7.173	13.023								
TOTAL	14.029	25.372	28.051	67 452	498	431	119	1.048	841	541	197	1.579
PRODUCTO												
Côrte					249$000	172$400	23$800	445$200	417$500	403$600	39$000	860$100
S. Christovão	453$500	198$000	34$800	666$300					3$000	2$400	$200	5$600
S. Francisco Xavier	455$500	248$400	48$000	781$900								
Engenho Novo	3:059$000	2:758$000	1:728$800	7:545$800								
Cascadura	2:730$000	5:146$600	2:113$500	9:990$100								
Sapopemba	1:728$900	3:696$840	1:504$020	6:929$760						6$000	$500	6$500
Maxambomba	1:822$000	5:092$000	2:004$000	8:918$000								
Queimados	807$200	3:669$600	1:308$900	5:785$700								
Belém	2:373$000	5:351$200	5:004$000	12:728$200								
Macacos	7:941$864	20:527$960	16:442$240	44:912$064								
TOTAL	21:370$964	46:688$600	30:188$260	98:247$824	249$000	172$400	23$800	445$200	420$500	412$000	39$700	872$200

VIAJANTES — DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO 1.ª Classe	ENGENHO NOVO 2.ª Classe	ENGENHO NOVO 3.ª Classe	ENGENHO NOVO TOTAL	CASCADURA 1.ª Classe	CASCADURA 2.ª Classe	CASCADURA 3.ª Classe	CASCADURA TOTAL	SAPOPEMBA 1.ª Classe	SAPOPEMBA 2.ª Classe	SAPOPEMBA 3.ª Classe	SAPOPEMBA TOTAL
MOVIMENTO												
Corte	5.830	6 944	8.331	21.105	2.051	4.897	3 927	10.875	832	2.534	1.889	5.255
S. Christovão	239	292	321	852	180	329	272	781	83	154	259	496
S. Francisco Xavier	16	26	11	53		20	6	26				
Engenho Novo					47	205	396	648	10	90	282	382
Cascadura	50	145	413	608					68	51	168	287
Sapopemba	12	83	95	190	58	58	176	292				
Maxambomba	14	49	73	136	2	35	61	98	44	42	101	187
Queimados	7	42	27	76	5	22	50	77	26	22	37	85
Belém	3	9	60	72		20	36	56	8	22	107	137
Macacos	11	61	178	250	7	26	87	120	8	36	71	115
TOTAL	6.182	7.651	9.509	23.342	2.350	5.612	5.011	12 973	1.079	2.951	2.914	6.944
PRODUCTO												
Côrte	3:064$500	2:897$200	1:666$200	7:627$800	2:458$320	6:540$600	1:954$400	10:953$320	1:770$040	3:546$480	1:312$500	6:629$020
S. Christovão	119$500	116$800	64$200	300$500	216$000	329$000	136$000	681$000	141$100	215$600	181$300	538$000
S. Francisco Xavier	8$000	10$400	2$200	20$600		20$000	3$000	23$000				
Engenho Novo					32$900	102$500	110$880	246$280	11$760	90$000	157$920	259$680
Cascadura	35$000	72$500	115$640	223$140					43$820	25$500	47$040	116$360
Sapopemba	14$400	83$000	53$200	150$600	35$560	29$000	47$040	111$600				
Maxambomba	28$000	73$500	61$320	162$820	2$400	35$000	34$160	71$560	39$800	21$000	28$280	80$080
Queimados	21$000	105$000	37$800	163$800	12$500	44$060	55$000	111$500	52$000	33$000	31$080	116$080
Belém	13$500	31$500	114$000	159$000		60$000	61$200	121$200	24$000	54$000	149$800	227$800
Macacos	57$640	250$100	391$600	699$340	33$180	93$600	174$000	300$780	29$920	111$600	120$700	262$222
TOTAL	3:361$540	3:640$000	2:506$160	9:507$700	2:790$860	7:253$700	2:575$680	12:620$240	2:103$440	4:097$180	2:028$620	8:229$240

VIAJANTES — DESIGNAÇÃO	MAXAMBOMBA 1.ª Classe	MAXAMBOMBA 2.ª Classe	MAXAMBOMBA 3.ª Classe	MAXAMBOMBA TOTAL	QUEIMADOS 1.ª Classe	QUEIMADOS 2.ª Classe	QUEIMADOS 3.ª Classe	QUEIMADOS TOTAL	BELEM 1.ª Classe	BELEM 2.ª Classe	BELEM 3.ª Classe	BELEM TOTAL
MOVIMENTO												
Corte	602	2.188	1.890	4.680	150	1.183	686	2.019	373	1.245	2.334	3.952
S. Christovão	96	339	683	1.118	8	41	55	104	20	27	87	134
S. Francisco Xavier												
Engenho Novo	13	39	80	132	11	44	42	97	4	17	76	97
Cascadura	5	38	59	102	4	24	78	106	1	18	52	71
Sapopemba	31	49	70	150	20	12	38	70	5	20	112	137
Maxambomba					21	112	168	301	5	72	135	212
Queimados	25	143	174	342					30	184	404	628
Belém	4	71	106	181	22	219	490	631				
Macacos	34	239	200	473	34	308	529	874	235	1.249	1.480	2.964
TOTAL	810	3.106	3.266	7.178	273	1.943	1.986	4.202	673	2.842	4.680	8.195
PRODUCTO												
Côrte	1:503$500	4:375$600	1:883$600	7.762$700	593$600	3:547$800	1:020$300	5:161$700	1:865$000	4:977$600	4:657$600	11:500$200
S. Christovão	240$000	678$000	683$000	1:601$000	32$000	123$000	82$500	237$500	100$000	108$000	174$000	382$000
S. Francisco Xavier												
Engenho Novo	26$000	58$500	67$200	151$700	33$000	110$000	58$800	201$800	18$000	59$500	144$400	221$900
Cascadura	6$000	38$000	33$040	77$040	10$000	48$000	85$800	143$800	4$000	54$000	88$400	146$400
Sapopemba	21$700	23$500	19$600	65$800	40$000	18$000	31$920	88$920	15$000	50$000	156$800	221$800
Maxambomba					25$200	112$000	94$080	231$280	12$500	144$000	158$500	305$000
Queimados	30$000	143$000	97$440	270$140					36$000	194$000	226$240	456$240
Belém	10$000	242$000	116$600	268$600	26$400	219$000	218$400	463$800				
Macacos	110$160	621$400	230$000	1:011$560	71$780	492$800	454$940	1:019$520	173$900	749$400	442$500	1:365$800
TOTAL	1:947$360	6:081$000	3:180$480	11:208$840	831$980	4:670$600	2:046$740	7:549$320	2:224$400	6:336$500	6:038$440	14:599$340

VIAJANTES — DESIGNAÇÃO	MACACOS 1.ª Classe	MACACOS 2.ª Classe	MACACOS 3.ª Classe	MACACOS TOTAL	TOTAL GERAL 1.ª Classe	TOTAL GERAL 2.ª Classe	TOTAL GERAL 3.ª Classe	TOTAL GERAL TOTAL
MOVIMENTO								
Corte	1 197	3.891	7 393	12.481	12 368	23.842	26.764	62.974
S. Christovão	58	98	170	326	1.597	1 781	2 022	5 400
S. Francisco Xavier					927	667	257	1.851
Engenho Novo	17	35	206	258	6.220	7.325	9.730	23.275
Cascadura	12	29	94	135	2 415	5.458	5.106	12.979
Sapopemba	5	43	93	141	1.158	2.906	2.755	6.819
Maxambomba	32	274	236	542	847	3.130	2.785	6.762
Queimados	37	306	498	841	332	1.953	2.067	4.352
Belém	268	1.231	1.595	3.094	780	2.910	4.810	8 500
Macacos					1.717	6.384	9718	17.819
TOTAL	1.626	5.907	10.285	17.818	28.361	56.356	66 014	150.731
PRODUCTO								
Côrte	7:130$744	17:879$280	16:960$200	41:970$224	19:052$204	44.340$204	29:517$600	92.910$264
S. Christovão	332$920	450$800	391$000	1:174$720	1:638$020	2.221$600	1:747$000	5:606$620
S. Francisco Xavier					463$500	278$800	53$200	795$500
Engenho Novo	89$080	143$500	453$200	685$780	3:269$740	3:322$000	2:721$200	9:312$940
Cascadura	56$880	104$400	188$000	449$280	2.885$700	5:495$000	2:671$920	11.052$620
Sapopemba	18$700	133$300	158$100	310$100	1:874$260	4:034$640	1:970$680	7:879$580
Maxambomba	103$680	712$400	330$400	1.146$480	2:024$580	6:189$900	2:700$740	10:915$220
Queimados	71$780	486$600	428$280	989$660	1:030$480	4:678$200	2:184$740	7:893$420
Belém	198$320	738$480	477$720	1.414$520	2:645$220	6:596$180	6:141$620	15.383$020
Macacos					8:418$444	22:846$860	18.305$980	49:571$284
TOTAL	8:002$104	20.651$760	19:386$900	48:040$764	43:302$148	100:003$740	68:014$780	211 320$668

Rio de Janeiro, 5 de Julho de 1862.

O Contador chefe do serviço. — *Antonio José Trench.*

B

Recapitulação do movimento e rendimento dos passageiros, mercadorias, etc. no 1.° semestre de 1862.

PROCEDENCIA.	VIAJANTES.		BAGAGENS.			ANIMAES E CARROS.		MERCADORIAS.									MULTAS.	ARMAZENAGENS.	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS
			Peso.					Peso.						Medida					
								Café.		Diversos.		Total.		Palmos cubicos	Palmos linear.				
	Numero.	Producto.	Arr.	Lib.	Producto.	Numero.	Producto.	Arr.	Lib	Arr.	Lib	Arr	Lib			Producto.	Producto.	Producto	
Côrte	62.974	92:910$364	15.099	25	9:010$494	1.045	3:891$630	....		677.610	22	677.610	22	71.661	71.547	123.256$402	207$500	207$270	229:483$660
S. Christovão	5.400	5:606$620	....		....	....	....	....		....		....		....	....	....	....	....	5:606$620
S. Francisco Xavier	1.851	795$500	....		....	....	....	....		....		....		....	....	....	....	....	795$500
Engenho Novo	23.275	9:312$940	9.222	2	791$220	85	126$080	51	....	1.943	16	1.994	16	8.910	600	282$690	....	4$240	10:517$170
Cascadura	12.979	11:052$620	4.246	9	824$750	126	170$650	8.112	31	13.983	30	22 096	29	7.862	73	1:509$510	190$000	8$620	13:756$060
Sapopemba	6.819	7:879$580	1.627	....	632$908	211	189$490	6.364	.	27.987	28	34.351	28	20.316	285	3.377$208	....	27$750	12:107$936
Maxambomba	6.762	10:915$220	1.190	16	589$790	307	448$000	7.712	...	17.530	....	25.242	...	1.773	2.782	2:763$400	....	....	14:716$470
Queimados	4.352	7:693$420	745	...	520$010	300	244$530	10.355	16	25.733	24	36.089	8	8.456	356	3:617$740	30$000	$160	12:305$860
Belém	8.500	15:383$120	1 271	8	1:020$830	1.411	1.162$860	24.411	21	24.994	15	49.406	4	3.034	14.076	7:764$130	30$000	1$600	25:362$540
Macacos	17.819	49:571$284	2.883	28	3:290$600	2.690	2:681$830	456.299	3	68.393	....	524 692	3	36	850	127:612$360	10$000	81$950	183:247$944
Total	150.731	211:320$663	36.285	24	16:680$602	6.175	8.915$040	513.306	7	858.177	7	1.371.483	14	122.068	90.569	270.183$360	467$500	331$590	507:898$760

Rio de Janeiro, 5 de Julho de 1862.

O Contador chefe do serviço. — *Antonio José Trench.*

C

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO 1º SEMESTRE DE 1862.

RENDIMENTO.

	Passagens.	*Fretes.*	*Armazenag.*	*Multas.*	*Totalidade.*
Janeiro....	32:515$404	30:567$840	23$540	150$500	63:257$284
Fevereiro..	29:476$614	35:797$922	36$000	22$000	65:332$626
Março.. ..	31:453$978	41:299$848	102$130	55$000	72:910$956
Abril.... ..	33:215$156	51:523$072	38$640	55$500	84:832$368
Maio	35:735$054	57:063$518	30$510	74$000	92:903$082
Junho ..	38:348$118	39:205$316	18$760	110$500	77:682$694
	200:744$354	255:457$516	249$640	467$500	456:919$010
	Restituição de multa em Fevereiro...			20$000	20$000
				447$500	456:899$010

CUSTEIO.

	Detalhe.	*Importancia de cada verba.*	*Totalidade.*
Janeiro....	Trafego e estações.........	27:189$116	
	Reparos e conservação......	17:170$669	
	Administração do trafego......	3:155$104	
	Officinas.........	26:859$218	
	Coke..............	5:225$315	79:599$422
Fevereiro..	Trafego e estações.........	24:434$775	
	Reparos e conservação......	19:936$395	
	Administração do trafego......	2:898$716	
	Officinas.........	8:407$152	
	Coke..............	4:234$585	59:911$623
Março....	Trafego e estações.........	19:593$550	
	Reparos e conservação......	14:610$758	
	Administração do trafego......	407$813	
	Officinas.........	10:408$092	
	Coke..............	4:004$560	49:024$773
Abril......	Trafego e estações.........	21:392$328	
	Reparos e conservação......	27:872$198	
	Administração do trafego......	8:700$692	
	Officinas.........	10:985$963	
	Coke..............	4:902$212	73:856$933
Maio......	Trafego e estações.........	21:063$690	
	Reparos e conservação......	22:902$798	
	Administração do trafego......	1:203$756	
	Officinas.........	12:676$618	
	Coke..............	5:608$780	66:455$642
Junho.....	Trafego e estações.........	21:460$000	
	Reparos e conservação......	22:851$624	
	Administração do trafego......	2:724$170	
	Officinas.........	10:786$256	
	Coke..............	5:203$380	63:025$490
			391:873$343

RESUMO POR VERBA

Passagens..........	200:744$354
Fretes..........	255:457$516
Armazenagem..........	249$640
Multas..........	447$500
Rendimento..........	456:899$010

Trafego e estações.......	135:133$519
Reparos e conservação.....	125:344$442
Administração do trafego....	22:090$251
Officinas..........	80:126$299
Coke..............	29:178$832
	391:873$343
Deduz-se por obras novas....	4:990$437
Custeio..........	386:882$906

S. E. e O. — Rio de Janeiro, 30 de junho de 1862. — *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

APPENSO N. 3

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Illm. e Exm. Sr. Christiano Benedicto Ottoni, Presidente da directoria. — Tenho a honra de apresentar a seguinte exposição do progresso e estado das obras a meu cargo.

SEGUNDA SECÇÃO

Divisões 3, 4 e 5. — Promptas para receber trilhos, estando promptos todos os materiaes necessarios para assenta-los. Pretendem os Empresarios começar a assentar a superstructura logo que tenhão apparelhado sufficiente quantidade de peças de junta; e para este serviço estão assentando uma pequena maquina de vapor.

Divisão 6. — O longo rebaixamento de dous córtes pesados nesta divisão progredio satisfactoriamente, e garante-nos que nesta divisão não haverá embaraço ao assentamento dos trilhos.

Divisão 7. — As obras até aqui notadas como mais criticas adiantarão-se, e tambem esta divisão não porá difficuldade aos trilhos. O tunel n. 1 em rocha acabou de furar-se em abril, e em poucas semanas se ultimará o pequeno rebaixe que lhe falta para reputar-se acabado.

Divisão 8. — Prompta para receber trilhos. O tunel n. 2 está acabado, e só exige alvenaria nos portões, para os quaes ha pedra prompta.

Divisão 9. — Tambem prompta para os trilhos com excepção do tunel n. 3. Acabou-se a perfuração deste tunel, que já tem 60 pés de revestimento do lado de baixo, cerca de 35 a meio, e começado o portão do lado de cima. O movimento de rocha stratificada de que dei noticia em outro relatorio, e que abatendo desde a superficie da montanha, obstruio cerca de 120 pés do tunel, já abertos com dimensões completas, torna esta obra uma das mais difficeis e criticas da linha, e exige grande diligencia e energia para daqui não vir embaraço a abertura em tempo da estação do Rodeio. Ha muita pedra preparada.

Divisão 10. — Exceptuados alguns rebaixes e taludes a retocar em um córte, o leito póde dizer-se prompto. O pequeno tunel que se julgou melhor substituir uma parte de um córte pesado está por poucos pés a concluir-se.

Divisão 11. — Falta algum rebaixamento em um só córte. Pertencem a esta divisão os tuneis 5 e 6. Pesadas e repetidas quedas de terra nas entradas inferiores de ambos, trouxe muito trabalho e demora: mas apenas começou a estação secca, levantarão-se os portões e segurou-se a obra: No n. 5 ha mais 60 pés correntes de revestimento na entrada inferior, 60 no meio, e o portão superior começado. N. 6 tem feitos ambos os portões, 160 pés de revestimento de um lado, e 40 pés do outro, faltando revestir 190 pés. Existe

preparada grande quantidade de pedra e não duvido, se possa facilmente concluir esta obra em tempo.

Divisão 12. — Sómente falta algum rebaixamento em um córte; mas comprehende esta divisão o tunel n. 7 até aqui considerado um dos pontos mais criticos da linha. Este tunel progredio bem no semestre, faltando-lhe no 1º deste mez sómente 85 pés de galeria, de 417 que faltavão a 31 de dezembro. Deve concluir-se esta perfuração no mez de agosto, antecipando-se á minha previsão de julho de 1861. Apezar de vivas contrariedades que occorrerão o trabalho deste tunel acredita os Empresarios.

Divisão 13. — Falta rebaixar e taludar dous córtes, e remover um pesado esboroamento. Cotém esta divisão os tuneis 8, 9 e 10: n. 8 tem 160 pés de revestimento do lado de baixo, do de cima o portão e 27 pés, faltando para revestir 130: n. 9, aberto em abril tem dimensões completas excepto em 40 pés. Exige revestimento em 170 pés, o qual se vae começar havendo prompta muita pedra.

N. 10. Furado em maio, tem revestidos 110 pés correntes, de 175 pés que o exigem.

Divisão 14. — Concluindo o trabalho a céo aberto. Do tunel n. 11 resta abrir 136 pés entre o poço e o lado de cima, estando aberta a galeria do poço até a entrada inferior.

Abrindo-se actualmente a galeria abaixo do leito de um ribeirão que corre a poucos pés acima do tecto do tunel, grande cuidado é preciso, e alguma demora inevitavel. Está acabado o portão superior, e os 85 pés de revestimento que erão necessarios. Para o do lado de baixo ha prompta muita pedra.

Divisão 15. — O trabalho prosegue com vigor, e é facil completa-lo em tempo. Os córtes abaixo da estação do Rodeio estão abertos, e o terreno da estação preparado. O edificio começará a erigir-se brevemente.

Divisões 16 e 17. — O aterro grande se approxima da conclusão. A galeria furada do córte aberto para o poço abandonado concluio-se, bem como a que se abrio do poço supplementar para o sul; de sorte que as aguas da galeria que segue para o norte do 2º terão franca sahida, logo que se faça algum rebaixamento que falta nas galerias abertas. O extenso córte aberto concluio-se até o ponto em que se deve collocar o portão inferior do tunel. A extensão da galeria aberta do poço supplementar para o n. 1 é de 821 pés, faltando 494.

Poço n. 1. — Depois de restabelecido do accidente descripto no meu ultimo relatorio, começárão-se as galerias para o S. e para o N.

Poço n. 2. — Melhorou um pouco o material, e subio o progresso mensal. A galeria aberta é para o N. 349 pés, para o S. 400.

Poço n. 3 — A distancia para o S. é de 477 pés. A galeria para o N. encontrou a que vinha desse lado, em Fevereiro, de modo que do lado de cima ha mais de 1.700 pés de tunel continuo, dos quaes 1.300 pés com dimensões completas, assim como quasi 200 pés de revestimento.

As distancias que falta abrir são as seguintes:

Do poço supplementar ao n. 1	584
De n. 1 a n. 2	1.612 ½
" 2 " 3	1.355
Total por abrir	3.551 ½
Comprimento do tunel	7040
Dito de galeria aberta	3488 ½

O maior lanço por abrir é como se vê 1.612 ½ pés, cuja metade 806 ¼ pés se deve abrir do poço n. 1 para o n. 2, e a outra metade do n. 2 para o n. 1. A perfuração media mensal obtida nos ultimos 6 mezes do poço n. 2 para um e outro lado, foi de um pouco mais de 30 pés para cada lado. Em tal proporção pouco mais de 26 mezes serão precisos para acabar as galerias. Devo com tudo accrescentar que a rocha neste poço tem aparecido muito mais dura do que em outros pontos.

Pretende o Empresario, depois da conclusão dos pequenos tuneis empregar trez turmas de operarios trabalhando cada uma 8 horas, em lugar de duas a 12 horas: este arranjo deve elevar consideravelmente o trabalho mensal.

O alargamento e conclusão do tunel exigirá mais 10 ou 11 mezes.

A seguinte tabella mostra o estado dos tuneis de que depende a abertura da estação do Rodeio.

Nº.	*Comprimento pés.*	*Galeria aberta*	*Exigem revestimento.*	*Revestido.*	*Falta revestir.*	*Dimensões completas.*	*Por alargar.*
1	797	toda	0	0	0	772	25
2	985	”	100	10	90	985	0
3	300	”	376	125	251	200	100
4	408	”	85	45	40	408	0
5	348	”	399	130	269	98	250
6	350	”	391	210	181	180	170
7 (*)	1,434	1,349	150	....	150	963	471
8	316 ½	toda	325	190	135	216 ½	100
9	628	”	160	....	160	583	45
10	692 ½	”	200	108	92	334 ½	358
11	2,146	2,010	600	90	510	1,946	200
	8,405	8,184	2,786	908	1,878	6,686	1,719

Comprimento total excluindo

”	a alvenaria	8.405
”	de galeria aberta	8.184
”	” por abrir	221
”	que têm largura completa	6.686
”	por alargar	1.719
”	que exige revestimento	2.786
”	revestido	908
”	para revestir	1.878

(*) Encurtarão-se 9 pés a este tunel.

ESTABILIDADE DAS OBRAS

Na ultima estação chuvosa trez dos maiores aterros soffrêrão pesadas perdas de terra, procedentes comtudo, crê-se, de causas que serão evitadas com a conclusão do trabalho.

Entretanto, vista a grande extensão dos taludes de muitos aterros, e sua exposição á acção destruidora das copiosas chuvas desta região, muito convirá revesti-los de pedra solta, que se póde obter a preço commodo alargando alguns córtes.

CONTINUAÇAO DA 2.ª SECÇAO DO TUNEL GRANDE ATE' A BARRA DO PIRAHY.

O trabalho nestas 11 ½ milhas geralmente proseguio com vigor: as obras a céo aberto estão muito adiantadas. O grande córte na Divisão 24, até aqui citado como o mais pesado da linha, está aberto com excepção de uma parte no centro com 50 pés de comprimento e 20 de altura. Póde ser acabado em quatro mezes.

Ha nesta parte da linha 3 tuneis de 275, 250, e 650 pés. O 1º na divisão 18 tem preparados os accessos, perfurados 50 pés de galeria, e começada a alvenaria do portão. Este provavelmente tem de ser revestido em todo o comprimento.

O 2º na divisão 22 tem acabado o accesso superior e vai começar a galeria: no accesso inferior falta ainda remover uma massa do material com 16 pés de altura, e 140 de comprimento. Desta ponte se tira pedra para a ponte numero 8, dirigindo-se o trabalho de modo que facilite esta extracção. Será este tunel todo em rocha.

O 3º na divisão 23 exigirá revestimento em parte. O accesso inferior está completo, e vai começar a perfuração. No accesso superior ha que remover uma massa de rocha com 180 pés de comprimento, e altura média 31. Este córte foi mal dirigido por um primeiro sub empresario, mas actualmente trabalha-se bem. Este tunel exige grande energia para acabar-se no tempo do contracto.

Pontes. Depois do meu ultimo relatorio, e em virtude de instantes solicitações dos empresarios que allegavão difficuldade de obter pedra apropriada dentro de distancia rasoavel, fez-se uma mudança de linha, substituindo um canal ás duas pontes numeros 5 e 6 na divisão 22. Esta mudança que um tanto prejudica o alinhamento, é feita com garantia dos empresarios de que pesará sobre elles qualquer excesso sobre o custo estimado da linha original. Se no córte não se encontrar muita rocha é provavel uma economia, que compensará o pequeno defeito do alinhamento.

No traço original o rio Sacra Familia foi atravessado nove vezes. Supprimirão-se as pontes numeros 2, 3, 5, e 6, conservando as de numeros 1, 4, 7, 8, e 9. Numero 1 de tres arcos na divisão 22 está completa até o nascimento das abobadas. Numero 4 de tres arcos tem preparada muita pedra, que se começa a assentar. Numero 7 de tres arcos tem todas as fundações promptas, muita pedra aparelhada, e póde ser concluida em algumas semanas. Numero 8 de tres arcos tem material prompto, e vai ser começada. Numero 9 de cinco arcos tem muita pedra prompta e quatro dos alicerces começados. Esta ponte é a peça de alvenaria mais pesada em toda a estrada de ferro: excede muito a qualquer das que temos de lançar sobre o Parahyba. Exigirá maior pessoal e melhores aparelhos mechanicos do que os existentes para concluir-se em tempo.

A ponte de cinco arcos sobre o rio Pirahy, na divisão 26 tem promptos um encontro e um pilar até a nascença dos arcos, uma enseccadeira para fundação de outro pilar, e muito material preparado: espera-se erguer toda a obra ácima das aguas na presente estação secca. A pedra de riquissima qualidade, e a obra feita acredita os empresarios.

Os unicos pontos que nesta porção da linha causão apprehensões quanto á sua conclusão em tempo são a ponte numero 9 e o tunel da divisão 26.

LINHA TEMPORARIA SOBRE O TUNEL GRANDE

Tem-se dado providencias para começar esta obra: e póde-se rasoavelmente esperar que as locomotivas circulem entre o Rio de Janeiro e as margens do Parahyba, no prazo de 18 mezes.

TERCEIRA SECÇÃO

Assignado a 26 de março o contracto para a construcção de 33 milhas desta secção, foi a obra logo começada na divisão 31, accessos do tunel do Casal, e subsequentemente encetárão-se operações nas divisões 18 a 27, e 31 a 35, inclusive.

Sendo a obra mui leve em algumas destas divisões, eu tinha recommendado á directoria que ali se não installasse trabalho até que as porções mais pesadas da linha chegassem a tal estado de adiantamento, que aquellas construcções leves não sugeitassem a Companhia ao prejuizo de emprego prematuro de capitaes.

Mas em contrario aos arranjos feitos com o empresario, e sem seu ou meu conhecimento varios sub-empresarios precipitárão a admissão de grande numero de escravos, construindo ranchos e fazendo preparativos para começar as excavações.

Fôsse ou não em boa fé este procedimento, recusar absolutamente trabalho a estes braços causaria grande prejuizo aos sub-empresarios, e crearia o risco de falta de gente, quando necessaria. Mandou-se pois marcar para cada sub-empresario a porção de serviço que menos prejuizo cause á companhia.

Começárão activas operações para preparar a pedra para as pontes sobre o Parahyba.

A revisão das partes mais onerosas da 3ª secção permittio effectuar reducções muito importantes no custo e no tempo necessario á conclusão das obras, especialmente no crusamento com a estrada do commercio onde um córte em rocha de 68 pés de altura foi redusido a 38; e no tunel do Casal que de 750 pés foi redusido a 620. Os pesados aterros ao pé do morro do Caburé, defronte do Casal, forão tambem muito redusidos.

Deus guarde a V. Ex. — Escriptorio Central dos engenheiros 7 de julho de 1862. (Assignado). — A. Ellison Junior, Engenheiro em chefe.

APPENSO N. 5

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO NAS 28 1/2 MILHAS DA 2ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II ATÉ 30 DE JUNHO DE 1862; A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	*Jardas cubicas orçadas*	*Jardas cubicas feitas até 31 de dezembro de 1861*	*Jardas cubicas feitas de janeiro a junho de 1862*	TOTAL			TOTAL
Excavação em terra.	2.611,100	1.631,601	404,589	2.036,190	Custo até 31 de dezembro de	Custo de janeiro a junho de	Custo até 30 de junho de
" " pedra.	788.100	607,030	89,454	696,484	1861. . . . . 5.376:617$611	1862. . . . . 1,268:795$081	1862. . . 6,645:412$695
" " tuneis.	166,900	65,435,5	22,582	88,017,5	Deduz-se	Deduz-se	Deduz-se
" " poços.	1,650 (*)	5,549	65	5,614	10 e 20 %. . 855:747$394	10, 15 e 20 %. 162:252$967	15 e 20 %. 1,018:000$361
Alvenaria de boeiros.	13,903	4,423,20	2,413,66	6,836,86			
" de muralhas.	25,620	4,232,70	3,402,20	7,634,9	S/pg. . . . . 4,520:870$217	S/pg. . . . . 1,106:542$117	S/pg. . . . 5.627:412$334 (**)
" de pontes.	11,616	3.271,25	1,503,45	4,774,7			
" de revestimento dos taludes.	5.543						
Calçamento.		1.977,40	837,28	2,814.68			
Enchimento de vãos com argamassa e pedra secca.		119	2,295	2.414			

(*) Tinha-se orçado um só poço, mas abrirão-se tres.
(**) Esta importancia não combina com a mencionada no balanço deste semestre pela razão de que nelle figurão sómente as obras feitas até maio e pagas em junho.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de junho de 1862. — *Manoel Coelho da Rocha*, secretario da companhia.

APPENSO N. 6

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Administração central.		
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		4:800$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Contador	Antonio Francisco Fortes de Buscamente Sá		3:600$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:400$000
Escripturario	José Timotheo da Costa		1:600$000
Continuo	Francisco Thomaz de Aquino		1:600$000
	Armazem do deposito.		
Almoxarife	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:400$000
Ajudante	Francisco José Pinto Monteiro		1:200$000
	Inspectoria do trafego.		
Inspector-geral	Vleminex		14:000$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400$000
Chefe da contabilidade do trafego	Antonio José Trench		3:600$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes		1:800$000
Escripturario da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
	Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo	José Manoel Ratton	3$000	
Chefe das officinas	L'hoir		4:200$000
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa	5$000	
Engenheiro residente da 1ª secção	Bailly de Pressy		5:000$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Telegrapho electrico.		
Encarregado da conservação	Felippe de Barros Vasconcellos...		6:000$000
Telegraphista de 1ª classe	Manoel Alves de Carvalho........		1:200$000
"	Francisco Borges de Araujo	3$000	
"	João Maria de Lacerda	3$000	
"	Henrique Ayres Pimenta	3$000	
"	Joaquim Candido de Oliveira	3$000	
"	Manoel José Ribeiro	3$000	
2ª classe	Thomaz da Rocha Vieira	2$000	
"	Joaquim Ferreira Fraga Junior ..	2$000	
"	Alfredo Americo de Figueiredo Barros	2$000	
"	Laurenio Augusto de Oliveira Mattos	2$000	
Praticantes	Carlos Daniel de Souza Queiroz...	1$000	
"	Joaquim Gonçalves de Andrade...	1$000	
"	José Luiz da Cunha Gardel	1$000	
	Estação da côrte		
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2:400$000
Fiel	José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturario	Gabriel José Pereira Bastos		1:200$000
"	Juvenal José de Oliveira Braga ..		1:200$000
"	Conrado Jacob de Niemeyer		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
"	Antonio de Mello Souza Menezes..	2$400	
"	João Vaz Guedes	2$400	
	Estação do Engenho-Novo		
Agente	Joaquim Mariano de Azeredo Coutinho		2:000$000
Fiel	Joaquim Ignacio Bueno de Faria.		1:500$000
	Estação de Cascadura.		
Fiel	Luiz José da Cunha Bastos		2:000$000
Agente	Candido Joaquim de Mesquita ..		1:500$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Estação de Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Fiel	Antonio José de Oliveira Bastos..		1:500$000
	Estação de Maxambomba.		
Agente	Augusto Manoel Gonçalves		2:000$000
Fiel	Jacinto Desiderio Cony		1:500$000
	Estação de Queimados.		
Agente	Augusto Candido Pereira do Lago		2:000$000
Fiel	Domingos Carolino de Carvalho ..		1:500$000
	Estação de Belém.		
Agente	Jeronymo Candido de Moura		2:400$000
Fiel	Manoel Joaquim Ferreira Simões		1:800$000
	Estação de Macacos.		
Agente	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		3:200$000
Ajudante	Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Fiel	João Carvalho de Souza		1:800$000
Conferente	Augusto Soares de Meirelles	2$400	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem	Henrique Lagdon		2:000$000
»	João Agostinho da Silva Rocha ..		2:000$000
»	João Ferreira de Paiva		2:000$000
»	Adelino Maria Velho		2:000$000
Ajudante	Domingos Antunes Guimarães	3$000	
»	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira	3$000	
»	Carlos Augusto Barbosa	3$000	
»	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
»	José Bernardes da Silva	3$000	
»	Ricardo Corrêa de Castro Lemos	3$000	
»	Alberto José da Cunha	3$000	
»	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
Machinista	Antonio Francisco da Silva		2:520$000
»	Antonio Joaquim Fernandes		2:520$000
»	Charles Moulin		2:520$000
»	Augusto Fievet		2:520$000
»	Jean Pierre Laurent		1:920$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
"	Thiago da Costa		1:920$000
"	Antonio Selmann		1:440$000
"	Manoel dos Santos Gomes		1:440$000
"	Manoel Pereira		1:440$000
Foguista	José Antonio Marques	2$500	
"	Bento Gonçalves	2$500	
"	Joaquim Loureiro	3$500	
"	Francisco José da Silva Barros..	2$500	
"	José Ferreira	2$500	
"	Manoel Gonçalves Bastos	2$500	
"	Pedro Mendes	2$500	
"	Antonio Fernandes	2$500	
"	Luiz Vieira Carneiro	2$500	
"	Cesar Vaz Pinto	2$500	
"	Antonio Bento	2$500	

Directoria das obras (*)

Engenheiro em chefe	Andrew Ellison Junior		21:000$000
1º Ajudante	W. S. Ellison		9:000$000
Ajudantes	John Whitaker		6:000$000
"	C. A. Morsing		3:840$000
"	J. R. Bruschetti		3:840$000
"	Herculano Veloso Ferreira Penna.		3:840$000
"	Richard Hayden		3:240$000
"	D. A. Sutherland		3:240$000
"	J. C. Gregg		3:240$000
"	R. A. Habershan		3:240$000
"	J. K. Mc. Lanahan		2:940$000

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 4 limpadores de machinas, 5 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 63 operarios, 5 empregados no escriptorio e armazem, 3 guardas, 2 aprendizes, e 16 trabalhadores das officinas; 28 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 criado, 4 guardas portões, 2 guardas do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 4 praticantes, 4 bagageiros, 3 feitores, 1 ajudante, 6 limpadores de carros, 8 guarda-freios, 3 concertadores de carros, 3 bombeiros, 48 trabalhadores das estações, 1 impressor de bilhetes, 1 feitor do deposito, 1 ajudante, 9 empregados do coke, 10 guardas da linha, 283 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª secção da linha, e 12 no ramal dos Macacos.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1862. "Manoel Coelho da Rocha, Secretario.

(*) Nos vencimentos está incluida a quantia que percebem para comedorias.